

# 両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達：温泉観光ブームの創出

著者	笠井 雅直
雑誌名	名古屋学院大学論集 社会科学篇
巻	40
号	1
ページ	1-21
発行年	2003-07-31
URL	<a href="http://doi.org/10.15012/00000811">http://doi.org/10.15012/00000811</a>

## 両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達

### ——温泉観光ブームの創出——

笠井 雅直

#### 目次

##### はじめに

- 一、第一次大戦以前の下呂温泉
- 二、高山線の建設と下呂温泉
- 三、北恵那鉄道と下呂温泉
- 四、下呂温泉の戦略転換—外部資本の進出・内湯路線へ
- 五、鉄道省・名岐鉄道の観光開発—ブームの開拓と仕上

#### はじめに

古来、草津温泉、有馬温泉と共に「天下の三名泉」と謳われた下呂温泉が、温泉地として本格的に復活するのは、第一次大戦後のことであった。第一次大戦期のブームは、下呂温泉が本格的に観光開発をすすめる決定的な要因となる。

われわれがこれまで見た様に、「花巻温泉」(岩手県)の場合には、「宝塚新温泉」にならって、1924(大正13)年、新たに温泉地を設置して、幹線鉄道の東北本線花巻駅までの電気鉄道路線(花巻温泉電気鉄道)を整備することで、一挙に「温泉遊園地」を生み出したのであった<sup>(1)</sup>。そして、「湯谷温泉」(愛知県)の場合には、電気鉄道たる豊川鉄道及び鳳来寺鉄道の経営陣が自ら「温泉経営」に乗り出すことで(1926年、直営の湯谷ホテルに納涼台と温泉を併設)、本格的に温泉地として再登場することになった<sup>(2)</sup>。さらに、「湯本温泉」「湯川温泉」(いずれも、岩手県)においては、鉄道省による鉄道敷設にかかる横黒線の開通(1924年)に対応した温泉地の整備(共同湯の増設と自然景観の整備)によって、

従来の地域的な「湯治場」としての温泉地から、遊覧型の全国的な温泉地へと転換するが、同時に、温泉地間の競争にさらされることで、浮沈の激しさをみせることとなる<sup>(3)</sup>。いずれも第一次大戦後のことであったが、温泉地をめぐるブームは一様ではなかった。

他方、伝統的な温泉地は、明治以降の鉄道敷設という「交通革命」の過程において、鉄道資本が競って、その沿線に鉄道敷設をすすめることによって、観光地としての開拓は急速にすすめられる。たとえば、箱根・熱海・湯河原の温泉地をめぐる鉄道敷設に示されるところであろう。箱根温泉については、1888(明治21)年に開業した、官設鉄道駅の国府津から小田原をへて箱根にいたる路線は小田原馬車鉄道によって敷設されたものであり、同鉄道は、後、小田原電気鉄道と改称して、1900(明治33)年には、全線を電化する<sup>(4)</sup>。さらに、小田原電気鉄道は、湯本から奥の、宮ノ下・強羅に至る各地に分布する温泉地に向かうべく、1919(大正8)年に、箱根湯本と強羅間の路線を開業している<sup>(5)</sup>。湯河原温泉および熱海温泉については、官設鉄道が、国府津と小田原で開通するのは、1920(大

正9)年であり、その後1924(大正13)年に、湯河原まで、そして1925(大正14)年に、熱海までそれぞれ開通することで、熱海線は全通となる<sup>(6)</sup>。同地域については、すでに、1896(明治29)年までに、「小型の箱車を軌道の上に乘せ、数人の人夫が人力をもって押していく鉄道」であった豆相人車鉄道が、熱海と小田原を結んでいたが、同鉄道は、1906(明治39)年に熱海軌道と改称して、1907(明治40)年から「小型の蒸気機関車をつけた軽便鉄道」となった。同軌道は、後、大日本軌道の支社線となったが、官設の熱海線との競争に敗北して、1920(大正9)年、鉄道省に買収されている<sup>(7)</sup>。この様な鉄道敷設の過程が、同時に、温泉地の開発に対する外部資本の進出を促進し、観光地としての開発に、一層拍車がかかることはこれまでに指摘されてきたところである<sup>(8)</sup>。

下呂温泉もそうした過程をたどることで、一大観光地として登場することとなる。その過程を明らかにしたい。

## 一．第一次大戦以前の下呂温泉

第一次大戦以前の下呂温泉について見ると、まず、一つの最盛期を閲したと言われる江戸時代の下呂温泉については、次の指摘がある。

「往古ハ不知天明ヨリ文政年間天保ノ始ニ至

リ繁昌之節一年惣計凡2万67千人ヨリ3万人ニ及ヒ候」<sup>(9)</sup>。

しかし、その後、下呂温泉は、順調には発展できなかった。つまり、

「…文政年中、天保年中など層々の飛驒川大洪水に会い〔河岸随所にある露天の〕浴槽が埋没し、河流の変動に依って湧出口が或は左岸に移り或は右岸に移り変遷常ならず…」<sup>(10)</sup>。

指摘されている様に、下呂温泉が大きな発展を遂げることができなかったのは、「交通の利便に阻まれて居た故もあるが、しばしばかかる湧出口の変動に依り中絶状態を繰り返したことに由来」したのであった<sup>(11)</sup>。

明治にいたっても事情は変わらなかった。「明治19年、同29年等度々の大洪水で温湯の湧出個所移動し、或は中絶するなど幾多の変遷」を見ている<sup>(12)</sup>。したがって、当時の下呂温泉の状況については、次のように悲観的なものとならざるを得ないであろう。

「明治年代に至って川〔飛驒川〕の東岸に湯口を見出したが稀薄なもので、おまけに変動常なく、それでも泉効を慕う浴者によってこれを汲み上げて焚湯としたり、わずかに川縁の砂原を掘って患部を浸したりして居る始末だった」<sup>(13)</sup>。

明治前半における下呂温泉の状況は表1に示し

表1 明治前期の下呂温泉

年	鉱泉名	地名	温度	浴戸数	客数
明治10年	下呂	飛驒国益田郡三郷村	100度	77	5,000
明治12年	下呂	飛驒国益田郡三郷村	85度	77	2,560
明治14年	下呂ノ湯	飛驒国益田郡三郷村字湯ノ河原	48度	32	1,133
明治15年	下呂ノ湯	飛驒国益田郡三郷村字湯ノ河原	48度	32	1,133

出典：『岐阜県概表 明治10年12月刊行』5ページ、『岐阜県概表 明治13年6月刊行』5ページ、『岐阜県統計表 明治14年』65ページ、『岐阜県統計表 明治15年』67ページ。

たように、「浴戸数」の多さが目を引く。温泉宿の実情をあきらかにすることはできないが、その数は後の時期と比べてもかなり多く、往時の盛んな様を知ることができる。とはいえ、わずか5年の間に温泉の温度が三回も変化しており、度々の洪水をうかがわせる。それに対応するように、浴客は激減している。

なお、下呂温泉地域は、1875（明治8）年、三郷村に湯之島村が合併し、三郷村に所属することになったが、1876（明治9）年、飛驒国益田郡13大区1小区三郷村となった後、1883（明治16）年には、下呂温泉地域が分村し、益田郡下呂村となり、1889（明治22）年には、益田郡下呂村に、川西村の三原組、小ヶ野組が合併し、そして1897（明治30）年に、益田郡下呂村は、東上田、湯ノ島、森、小川、小ヶ野、三原から構成されるに至っている<sup>(14)</sup>。

日清戦争後には、鉄道の発達とともに、各地の遊覧地として温泉地が積極的に紹介される。例えば、日本鉄道は沿線の「避暑遊覧案内」として、伊香保温泉は「高崎ヨリ凡六里」という様に、最も北に位置する浅虫温泉（青森県）までを紹介している<sup>(15)</sup>。その時代の下呂温泉については、次の指摘を見ることができる。

「下呂鉦泉〔は〕三郷村湯島字湯ノ河原に在り…此地は益田川の畔に在りて砂石礫礫の間より湧出す、泉池を距ること四五十歩の間に浴舎三十戸余あり、道路は益田川に沿いて僅かに一帯の水を隔つるのみにて甚だ便なり、浴客一ヶ年に二千人に達すと云う…」<sup>(16)</sup>。

いずれにしても、河畔の泉源を確保し、安定的な温泉を確保することは、課題のままであったが、第一次大戦直前には、次に見られる様に、事情の変化への兆しがうかがわれる。

「下呂温泉は…皮膚病に卓効あるを以て名高し、唯近時湧出の地点河原に変じたる為め湯

温低く若干の火力補温の要あるも現に数戸の温泉旅舎ありて浴客常に絶えず地下温湯は頗る高きを以て遠からず電力を利用し之を汲上げ温浴に便ずるの計画中なり…」<sup>(17)</sup>。

その機会は第一次大戦後のブームによって与えられる。高山線建設の決定と、外部資本の下呂温泉への本格的な参入によってブームは具体化する。まず、高山線建設との関連について見よう。

## 二. 高山線の建設と下呂温泉

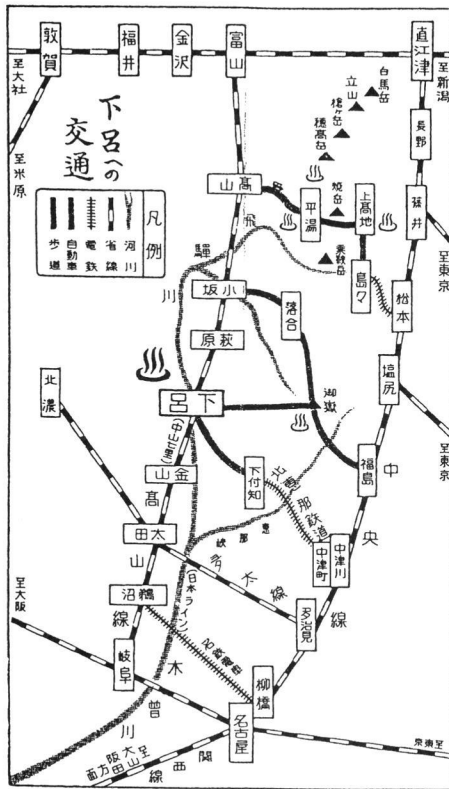
下呂温泉が位置する飛驒地方は、明治の中頃より高山から木曽・恵那地方に至る横断鉄道の構想をもっていた。構想が具体的に進展するのは、日清戦争後の1895（明治28）年に「飛驒鉄道」の敷設を決めて株式を募集してからであった。1897（明治30）年に、「愛知―高山―富山」間の鉄道路線が衆議院を通過することで、構想は、「美濃・飛驒鉄道」に拡大する。それは、まず、1918（大正7）年に、高山から富山に至る飛越線と、岐阜から高山に至る高山線の鉄道敷設計画として実現する<sup>(18)</sup>。

高山線は、岐阜・各務ヶ原間が1920（大正9）年11月に運輸営業を開始して以来<sup>(19)</sup>、1934（昭和9）年10月に、高山線の高山・小坂間と飛越線の坂上・高山間が開業することで、全通となるという様に、約15年をかけて建設がすすめられ、完成におよんでいる<sup>(20)</sup>。下呂までの鉄道開通は、1930（昭和5）年であった。

こうした動向は、下呂温泉に大きな変化を生み出す。まず、下呂温泉を遊覧地とすべく自然景観の整備がすすめられる。それは、1917（大正6）年「下呂同志会の設計に成」る下呂公園の整備であった。園内には「桜桃梅楓等を植栽す瑠璃光の杉白鷺の池紅葉溪観翠嶺等の名所」



下呂温泉関係交通図（高山線全通後）



（『飛驒下呂温泉御案内 内湯・清芳閣』のものを修正して再掲）

があった<sup>(21)</sup>。もちろん、下呂温泉は、当時も、周辺には自然の景観にあふれていたわけであるが、温泉街の一角、下呂富士という山の中腹に新たに、下呂公園が遊覧地点として設定されたのであった。

さらに、不安定であった泉源の安定化・整備をはかる。1919（大正8）年の試みは種々の事情からうまくいかなかったが、その過程で、下呂温泉を「飛驒鉄道ノ開通」にあわせて「再興」すべく、「温泉湧出地区ノ権利一切ヲ取得」した事業主体たる「下呂温泉株式会社」が設立された<sup>(22)</sup>。その上で、1924（大正13）年には、「湧出口の探求工事に着手し」「湧泉源を確かめ水面以下十数尺の所に強固なるセメンコンクリート

の二重装置に依る湯壺を設け」たのであった。

「仮浴場」を設置して「一般入浴の便を計」ったという。1924（大正13）年に設立された日本電力瀬戸発電所からの「諸機械及電力供給」によるものであった<sup>(23)</sup>。それ以前にあっては、「入浴ノ便ニ供スル宿屋三戸アルモ浴客殆ントナシ」<sup>(24)</sup>という状況からすれば、画期的なことであった。高山線の建設に対応して、下呂温泉においては、大規模なボーリングが行われ、強固な泉源が確保されたのであった。更に共同湯の建設がすすめられる。その過程は次の通りであった。

「…大正十一・二年頃より漸次交通の便も開け、世の温泉熱勃興に伴い温泉復興に注目する者が出来、地元区民も覚醒してボーリングの採掘工事を始め、努力の効あって大正十四年百度内外の湯口を掘り当て仮浴舎を建てて下呂温泉復興を世間に発表した。其の後更に中京の資本家岩田氏の助力を得て有力な新湧出口を採掘し、或は合資会社を組織して薬師湯白鷺湯の両共同浴場を建設する等ここに約数十年間休滅の状態に瀕し世に閑却されていた下呂温泉の名声を盛り返したのである…」<sup>(25)</sup>。

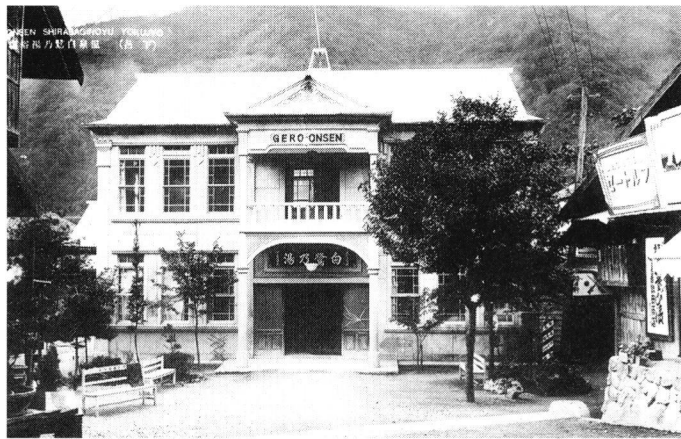
1926（大正15）年、薬師湯と白鷺乃湯という二箇所の共同湯が設置され（5ページの写真を参照）、それぞれ、下呂温泉薬師合資会社、および下呂温泉合資会社によって運営される<sup>(26)</sup>。その利用客の増加が期待されることから、新たな泉源掘削工事をすすめるために、「中京の資本家岩田氏」の資金援助をおおぐこととなる。なお、下呂村は、1926（大正15）年1月に町村を施行する。人口は1925（大正14）年で3,300人余であった<sup>(27)</sup>。

こうした動向は、高山線の建設過程に対応するものであった。つまり、高山線は、各務ヶ原・

薬師湯



白鷺乃湯



太田間が1921(大正10)年11月に運輸営業を開始したことに続いて<sup>(28)</sup>, 太田・下麻生間は、1922(大正11)年11月に<sup>(29)</sup>, 上麻生までは、1924(大正13)年3月に<sup>(30)</sup>, 1926(大正15)年3月には、上麻生・白川口間が<sup>(31)</sup>, 1928(昭和3)年3月には、白川口・飛驒金山間が<sup>(32)</sup>, 大船渡・焼石間は、1929(昭和4)年4月に<sup>(33)</sup>, そして焼石・下呂間は、1930(昭和5)年11月にそれぞれ開通し、下呂に至っていた<sup>(34)</sup>。高山線の下呂までの開通は下呂温泉にとって決定的であったが、途中の上麻生、飛驒金山、焼石の各駅までの開通によっても効果は大であった。そのことは、表2に明らかであるが、立ち入っ

て見ると、高山線の建設中において、次のような宣伝がおこなわれていた。

上麻生駅までの開通では次のようであった。

「下呂温泉…高山線上麻生から13里…上麻生からこの温泉に至る益田川の沿岸は所謂中山七里の勝で溪谷美の粹とも云うべく行人の足をとどめさせるところも数多い。[もちろん、下呂温泉には] 散策地として下呂公園、湯ヶ淵などある…」<sup>(35)</sup>。

飛驒金山までの開通では、次のようであった。

「飛驒金山駅下車、駅前から益田川の溪流に沿って七里、その尽きる所に美しい閑寂な下呂温泉がある」<sup>(36)</sup>。

表2 高山線・駅別旅客人員

駅名 年度	上麻生		飛驒金山		焼石		下呂	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
大正14年	97,288	94,250						
昭和元年	81,519	80,387						
昭和2年	73,857	72,369	6,331	6,208				
昭和3年	47,468	48,381	102,967	101,426				
昭和4年	48,719	45,208	95,691	91,217	89,380	91,043		
昭和5年	37,926	33,185	74,993	68,561	63,052	68,146	36,296	39,025
昭和6年	34,654	32,423	67,357	64,793	27,296	27,121	78,289	92,171
昭和7年	32,061	30,422	66,354	60,585	24,117	24,632	83,690	93,935
昭和8年	35,111	31,058	73,386	67,634	27,675	28,243	102,695	114,733
昭和9年	36,895	33,082	87,842	80,487	29,484	29,856	111,469	129,492
昭和10年	38,501	34,939	91,284	83,001	33,380	32,202	121,117	144,093

出典：『名古屋鉄道局年報』各年度版。

焼石駅までの開通では、一転して、下呂温泉を「殊に夏季の避暑地として絶好の地である」として、「東海道諸都市の遊園別荘地帯」とまで位置づけるに至る<sup>(37)</sup>。そして、同時に、「下呂温泉の名称を廃して湯之島温泉の名に復帰」し、「昔日に優る温泉街を現出している」とさえ言われたのであり<sup>(38)</sup>、以後、しばらくの間、下呂温泉は湯之島温泉あるいは下呂湯之島温泉と呼ばれ習わされることになる。

以上のことは、表2の「乗降客」の推移を見ることがで了解されるであろう。それによれば、上麻生、飛驒金山、焼石の各駅における昭和5、6年以降における「乗降客」の推移に照してみると、約4、5万人が下呂温泉に向かったものと推定されよう。とすれば、下呂駅の開通後は、更に加速度的に下呂温泉への「乗降客」が増加したといえよう。しかし、下呂駅までの開通後における乗降客数との差の背景には、高山線以外から下呂温泉に至るルートが存在したことに

もよっていた。つまり、中央本線中津川駅から北恵那鉄道と自動車によって、下呂温泉に至るコースであった。次にその点をみよう。

### 三. 北恵那鉄道と下呂温泉

高山線の鉄道建設が、上麻生駅までたどりついた1926(大正15)年頃、中央本線中津川駅から北恵那鉄道を經由して下呂温泉に至る経路は主要なものであった。そのことは、名古屋鉄道局の観光案内に次のように記されていることから知られよう。

「下呂温泉〔は〕中央本線中津川駅から分れる北恵那鉄道線下付知駅より八里、自動車三円六十銭。別途高山線上麻生駅から十三里、自動車四円を要する」<sup>(39)</sup>。

まず、ここでは、北恵那鉄道の設立過程について見よう。北恵那鉄道を設立したのは、大同電力であった。当時、同社は、都市への電力供

給を行なうべく、水力発電による大容量の遠隔送電を推進中であった。特に、木曽川水系は、大同電力の電源区域として重点的にすすめられ<sup>(40)</sup>、すでに、前身会社である名古屋電燈の時期に、木曽川の上流の「駒ヶ根・田立の二水利権」を確保することで、木曽川における水力発電は予定のものとなっていた。そのためには、「数百年来木曽川の重要使命の1つとなっていた御料材の流下問題」を解決することが前提であった。というのも、「木曽材は、旧尾州藩所領の時代より官行伐木を行ない、其の伐出材は木曽川を流下し桑名を経て名古屋へ輸送し、白鳥貯木場に収容して之を処分」していたが、木曽を「御料地に編入後」も同様のことが行われていたためであった<sup>(41)</sup>。

とくに、問題となったの大井発電所の建設であった。同発電所の建設は、「初め水路式計画」として許可を得たものであったが、1921(大正10)年8月に、「高堰堤式」に計画を変更し、許可を得た後、一部変更を経て、最終的に1922(大正11)年4月に許可を得たのである<sup>(42)</sup>。都市における電力需要の拡大に応える高電圧・長距離送電に対応する大規模な水力発電所建設方針への転換が、その背景にあった。しかし、「高堰堤」は、当然のことながら、木曽川を遮断し、「流材」は不可能となる。大井発電所の設置予定地である木曽川流域には恵那峡の付知町、加子母村を中心として「所謂裏木曽御料林」があり、この「御料林」から「毎年多量の伐出材木があって支流付知川及び木曽川を川狩して名古屋地方へ流送せらるる慣例となっていた」ことからすれば、この解決が建設の前提であった。

大同電力・大井発電所の建設許可に際して、義務づけられた「付帯命令書中の御料林運材条項」は次のようなものであった。

「(付帯命令条項抜粋)

第六条 許可ヲ受ケタル者ハ其ノ費用ヲ以テ木曽川支流付知川通り適当ノ場所ニ木材陸揚設備ヲ施シ且該陸揚場ヨリ中央線坂下駅又ハ中津川駅ト連絡スヘキ輕便鉄道ヲ布設シテ付知川筋ヨリ伐出スル木材ヲ運材者ノ請求ニ基キ六箇月内ニ安全ニ中央線停車場迄運搬スヘシ、但其ノ運賃ニ就テハ帝室林野局ノ定ムル價格ニ依ルヘシ

第七条 水力工事中木曽川本流ヲ遮断スヘキ堰堤工事及之ニ伴フ仮締切工事ハ前条ノ輕便鉄道及陸揚設備ヲ完成シタル後ニアラサレハ着手スルコトヲ得ス」<sup>(43)</sup>。

これに対する大同電力の判断は、次の通りであった。

「単に裏木曽の御料材の運輸のみの為に多額の工費を投ずることは甚だ不経済でもあり、寧ろ一般旅客及び貨物をも取扱う一般運輸營業を為すを得策なりとの結論に達したので、地元有志と相謀り、地方鉄道法に依り北恵那鉄道株式会社を創立し、当社[大同電力]は其の半数余の株式を引受け、北恵那鉄道をして前記命令条件に依る木材運輸の責務を負はしめる方法を採用した」<sup>(44)</sup>。

当初、大同電力は、森林鉄道を敷設することで、「命令書の義務」を果たす予定であったと言われているが、結果的には、一般旅客および貨物の取り扱いが可能な鉄道敷設へと計画を拡大した。その背景には、「地方より旅客及び一般貨物の輸送を希望陳情するものが出た」ことをあげている。その結果、「地方に於て株式の半数を持つことを条件として之を地方鉄道事業に変更し、別に一会社を創立することとなった」という。当初は「濃飛電気鉄道株式会社」という名称の下に創立準備を進め、資本金を二百万円とし、そのうち半数を大同電力が引受け、残りは「地元村民其の他」が引受ける<sup>(45)</sup>という経緯

をたどることになる。

こうした経緯の背景には、次の事情があった。もともと、中央本線中津川駅と岐阜県の北部高山線下呂駅とを結ぶ鉄道敷設構想が、1922（大正11）年4月、鉄道敷設法により「予定線に編入され」たことから、現実のものとなったことである<sup>(46)</sup>。実際、北恵那鉄道の「鉄道線路は、中部日本縦貫鉄道予定線（国有）の一部を布設せる為め開業後十ヶ年間政府補助金を受け」ている<sup>(47)</sup>。

さらに言えば、当初、濃飛電気鉄道株式会社という名称で設立にこぎつけることができたのは、かつての濃飛電気鉄道建設運動に、下呂町を含む高山線沿線の関係者も加わっていたことを想起すれば<sup>(48)</sup>、鉄道敷設が「美濃・飛驒鉄道」構想の一部たることを沿線の町村に期待させたことは想像にかたくない。地元町村の支援もその観点からであった。

1922（大正11）年2月、名古屋市内の大同電力株式会社名古屋支店でおこなわれた創立総会において、「会社名ヲ「濃飛電気鉄道株式会社」から」北恵那鉄道株式会社ト変更ヲ決議」している<sup>(49)</sup>。設立された北恵那鉄道の役員構成は、表3の通りであり、沿線の町村関係者と大同電力によって設立されたことが知られる。

地元の支援は、株式の引受けと鉄道用地の確保の際に見られる。前者については、表4の株主構成における岐阜県内の株式所有者の割合の高さに明らかであろう。後者については、「鉄道敷設ニ要スル線路用地ハ会社設立前沿道町村ヨリ協定価格ヲ以テ買収ニ応ズ可キ旨ノ申出」があったことや<sup>(50)</sup>、「並松、見佐島ノ各停車場予定敷地ハ各地地元有志者ヨリ無償提供ノ申出」があったことや<sup>(51)</sup>、「田瀬停車場予定敷地ハ地元有志者ヨリ無償提供ノ申出」があったことがあげられる。もっとも、「下付知停車場構内木材陸

表3 北恵那鉄道の役員構成（大正11年、設立期）

役職名	氏名	持株数	付記
取締役社長	福沢桃介	19,924	大同電力株式会社社長
取締役	村瀬末一	500	大同電力株式会社取締役
取締役	大園栄三郎	500	元鉄道院監督局長
取締役	熊谷鉄太郎	500	元恵那郡会議員
取締役	牧野彦太郎	460	元衆議院議員
取締役	市岡年雄	100	岐阜県会議員
取締役	曾我藤太郎	200	株式会社付知銀行頭取
監査役	熊谷常光		元愛知電気鉄道株式会社常務
監査役	酒井一平	500	中津電気株式会社取締役社長
監査役	西尾 章	100	福岡村会議員

出典：『第1期報告書 自大正11年2月15日至大正11年5月31日 北恵那鉄道株式会社』。付記は「1999年度 明治大学文学部 卒業論文 大正期における局地的鉄道の成立と地域社会 清水孝治」、鉄道院文書「第10門 私設鉄道及軌道 三 軽便 濃飛電気鉄道」（国立公文書館所蔵）などによっている。

表4 北恵那鉄道株式会社株主構成（創立期）

株式所有数	人数	内、岐阜県人(%)
一万株以上	1	0
1000株	1	0
500株	14	28.6
100—300株	38	71.1
50—80株	28	67.9
10—40株	217	91.7
5—8株	259	93.6
1—4株	734	100
合計40,000株	1,310人	94.7

表3に同じ。

揚場及貯木場ニ充当スヘキ地域ノ内牧野彦太郎氏〔大正12年1月取締役辞任〕所有地ハ土地収用法…ニ依リ協議中ノ処期日…ニ至リ回答ヲ得ズ協議不調ニ帰シタルヲ以テ収用審査会ノ採決ヲ申請スルコトナレリ」という目論見の違いもあった。その上で、1924（大正13）年8月に「運輸営業ヲ開始」する<sup>(52)</sup>。路線は、中央本線中津川駅に隣接する中津町駅から下付知駅に至るものであった。

北恵那鉄道の運行は、次のような地域的な交通上の効果を期待させるものであった。

「…飛驒連絡の最捷路に当り…北濃及飛驒奥地と名古屋、長野方面とを最も迅速安全に連絡を保ち、兼ねて本線の利用に依りて埋れたる裏木曾の天恵は茲に漸く開発の曙光に接したるものと言うべく…」<sup>(53)</sup>。

裏木曾の開発への期待とともに、当時、人口76万人余（1925年）をかかえる都市・名古屋<sup>(54)</sup>と飛驒連絡の最短区間ということが強調されている。実際、北恵那鉄道は、終点の下付知駅構内に車庫において「各電車に夫々直ちに接続」す

るように、付知と三原の間で「定時運転」していた。高山行きは、下呂温泉に近い三原で「接続し同所より二時間弱にして到着」すべく運行したのであった<sup>(55)</sup>。名古屋から中津川まで2時間48分、中津町から下付知まで1時間11分、付知から三原まで恵北自動車で1時間30分、そして三原から下呂まで濃飛自動車で15分ということで5時間44分の所要時間であった。対して、名古屋から岐阜を経て高山線飛驒金山までの鉄道と、飛驒金山から濃飛自動車で下呂までの所要時間は、あわせて、ほぼ8時間であった<sup>(56)</sup>。とすれば、下呂方面への連絡路線は当初から、北恵那鉄道において経営上の力点とならざるを得ないであろう。

まず、北恵那鉄道の営業実績を見てみると、表5の通りである。見られる様に、同社の貨物運賃収入は安定した推移を示している。同社が御料林伐材の運搬業務を担当したことによる当然の結果であった。同業務は、1925（大正14）年から開始されているが、雪深い地域ということで、「帝室林野局伐出御料材ノ輸送」は、1926（大正15）年でみれば、2月27日から11月8日まで輸送をおこなっている<sup>(57)</sup>。その実績は、1928（昭和3）年において、「本年度御料材ノ輸送ヲ開始シ出材総数1万1140噸ノ内7147噸ヲ輸送セリ」<sup>(58)</sup> というものであった。

しかし、営業のもう一つの柱は、「旅客」輸送によるものであり、1931（昭和6）年までは、貨物運賃収入を上回っていた。表6によれば、開通後の数年間に見られる、際立った数字は、高山線の下呂駅までの開通に至る時期において漸次減少しており、高山線の建設と連動していたと推定するのが妥当であろう。下呂駅までの開通に対応して、北恵那鉄道の乗降客が減少したことは、次の指摘でも明らかであろう。

「…客車収入ニ於テハ財界不況ノ影響ト国有

表 5 北恵那鉄道運賃収入内訳の推移 (円)

年度\費目	旅客	貨物	手小荷物	合計
大正13年	39,924	7,717	687	48,328
大正14年	87,466	35,540	1,736	124,742
昭和元年	82,378	41,444	3,733	127,555
昭和2年	75,335	33,333	3,513	112,181
昭和3年	74,997	47,137	3,424	125,558
昭和4年	67,274	45,545	1,544	114,363
昭和5年	54,365	42,018	1,067	97,450
昭和6年	41,162	39,896	1,059	82,117
昭和7年	34,248	46,917	1,863	83,028
昭和8年	36,317	51,783	3,450	91,550
昭和9年	34,737	57,519	3,374	95,630
昭和10年	32,987	51,902	3,489	88,378

出典：『岐阜県統計書』各年度版。

表 6 北恵那鉄道乗降客の推移

<div> <div> 年度 </div> <div> 駅名 </div> </div>	中津町		下付知		新大井・大井ダム間乗客数	
	乗	降	乗	降	上期	下期
大正13年	50,884	32,889	17,566	20,083		
大正14年	86,804	84,819	42,775	41,823		
昭和元年	84,895	71,733	39,581	41,174		
昭和2年	83,737	69,941	37,876	36,566		
昭和3年	77,649	69,196	34,111	33,474		
昭和4年	73,090	66,437	28,654	28,615	21,122	23,961
昭和5年	66,224	58,175	22,787	23,296	14,739	20,019
昭和6年	52,774	45,618	16,565	16,592	9,159	10,041
昭和7年	48,430	43,821	12,748	13,074	5,328	5,050
昭和8年	47,591	42,518	14,388	13,512		
昭和9年	44,902	38,057	12,719	14,153		
昭和10年	51,105	38,542	12,709	10,848		

出典：表 5 に同じ。

鉄道高山線ノ延長開業ノ余波ヲ受ケ…減収トナリタルガ貨車収入ニ於テ御料材ノ出材多ク之レガ輸送ニ努力シタル為メ…増加ヲ得タリ」<sup>(59)</sup>。

高山線が下呂駅まで開通したことによって、北恵那鉄道は決定的な打撃を受けたのであった

これに対応すべく、同社は、客車運賃収入の減少傾向がはっきりしてきた1927(昭和2)年に、付知と下呂の間の「地方鉄道延長敷設免許申請」を提出している。それは、最終的に、1931(昭和6)年9月、「不許可」となり、実現にはいたらなかった<sup>(60)</sup>。

同社は、他方で、新たな遊覧地の開拓によって旅客運賃収入の減少傾向に対応しようとする。1928(昭和3)年12月に営業を開始する大井線(新大井―大井ダム間)の建設であった<sup>(61)</sup>。それは、もともと、「大同電力大井発電所の堰堤築造後に観る一大湖水の出現によりて奇勝新たに加」わったこともあって<sup>(62)</sup>、「奇岩快岩に富み、紅葉躑躅の眺め亦麗し」い恵那峡の景勝を活用するものであった<sup>(63)</sup>。同鉄道は同社が、「新タニ大同電力株式会社ヨリ譲受タル新大井奥戸間ノ専用鉄道ヲ地方鉄道ニ変更」して整備したものであった<sup>(64)</sup>。

大井線の実績は次のようなものであった。

「昭和3年12月3日ヨリ営業ヲ開始シタル新大井、大井ダム間ハ…未ダ予期ノ成績ヲ挙グルコト能ハザルヲ遺憾トス蓋シ今期ハ大半冬期ニ属シ恵那峡遊覧客来ラズ中津、大井ノ両遊船会社ト協定シテ省線連帯客ヲ誘致セントスル企画モ未ダ好調ニ至ラザリシハ不得止ニ出ツ」<sup>(65)</sup>。

表6の「乗降客」の推移からみても、旅客運賃の収入減をカバーするものとはならなかったことは明らかであろう。同社は、1932(昭和7)年に大井線の運行を中止している。

北恵那鉄道においては、既に見た様に、貨物輸送の収入が安定的に推移していることから、収入の規模を拡大させるために、鉄道以外の自動車による運行の整備・拡充にむかうこととなる。同社は、1929(昭和4)年8月に、中央本線坂下駅とつながる坂下・付知間の自動車営業免許を申請し<sup>(66)</sup>、そして、1930(昭和5)年10月には、付知・下呂間の自動車営業免許を申請している<sup>(67)</sup>。とすれば、北恵那鉄道は、中津町と下付知間の鉄道輸送に加えて、自動車輸送による中央本線坂下駅から下呂温泉にいたる路線を自社線として確保しようとしたのである。

特に、下呂と下付知間の乗合自動車運行についての志向は、徹底したものであり、「自動車運輸事業申請ニ伴フ陳情請願」を、「鉄道省陸運課長」へ、1935(昭和10)年6月に、「鉄道省監督局長」へは、同年7月に<sup>(68)</sup>、「鉄道大臣」へ、同年12月にそれぞれおこなっているほどであった<sup>(69)</sup>。しかし、認可には至らなかった。

当時、高山線下呂駅の乗降客が激増の過程にあったことからすれば(表2参照)、下呂温泉における浴客数の激増傾向は明らかであり、北恵那鉄道は同社の浮沈をかけて、ついには、鉄道大臣と名古屋鉄道局長宛に、下付知と下呂間において、鉄道省の「省営バス開設方請願」を1936(昭和11)年7月に提出する<sup>(70)</sup>。同様の請願は、1937(昭和12)年10月にも行われているが<sup>(71)</sup>、認可を得ることはできなかった。

自社鉄道と自動車によって下呂温泉との連絡交通網を確保することを絶たれた北恵那鉄道には、中津町から下付知に至る鉄道路線を下呂方面に延長することしか残されていなかったことになる。次のように下呂町側の認識もこうした脈絡での期待であった。

「…中央線中津川より東濃付知町まで敷かれて居る北恵那鉄道も下呂まで延びんとする計



画がある。かかる上は、現に旅客の乗降数において高山線中一・二位を競って居る下呂駅は一層将来の殷賑を予想される…」<sup>(72)</sup>。

いずれにしても、下呂温泉が、交通網の整備に支えられて、一大観光地として登場してきたことが、北恵那鉄道の経営動向を大きく規定したのであった。しかし、下呂温泉そのものの発展は、他方で、温泉経営における新たな機軸の提起・実現によっていた。次にその点を見よう。

#### 四. 下呂温泉の戦略転換—外部資本の進出・内湯路線へ

第一次大戦後における下呂温泉の復興過程は、1926 (大正 15) 年における共同湯の完成に始まるが、当時の温泉旅館については、表 7 に示した通りである。おそらく、主要な旅館と考えられるが、浴客の収容能力は、総数で 405 人となっている。これを、少し前の時期におけるそれぞれの旅館の状況と比べると、中屋—3 部屋、小池屋—6 部屋、山形屋—8 部屋、湯本ホ

テル—8 部屋、上田屋—6 部屋となっており<sup>(73)</sup>、いずれの旅館も部屋数は増加しており、この間に増築が行われたことが知られる。下呂ホテルの創業は、1920 (大正 9) 年であり、清芳閣の開業は 1929 (昭和 4) 年であり、「山田モト」は、1930 (昭和 5) 年の創業であった<sup>(74)</sup>。下呂温泉は新旅館の建設ラッシュであった。しかし、いずれの旅館にも内湯はなく、二つの共同湯を利用する形式であった<sup>(75)</sup>。

とはいえ、共同湯の湯源を安定的たらしめるために、下呂温泉が外部資本に依存したことは、従来とは異なる新たな温泉旅館を生み出すこととなった。新たに湯源を確保して内湯旅館として登場した「湯之島館」と「水明館」がそれであった。

まず、湯之島館についてみると、創業者の岩田武七が事業参入に至った背景には、下呂温泉においては、共同湯が設立されたとはいえ、その泉源は一本で、「温度不定」という事態を打開するために、更に、泉源をボーリングする必要が下呂温泉側にあったことである<sup>(76)</sup>。1925 (大

表 7 下呂温泉の旅館一覧 (昭和 4 年、焼石駅まで開通の頃)

旅館名	室数	収容客(人)	標準宿泊料
山田モト	12	45	上 3 円50銭 中 2 円50銭 下 2 円
清芳閣	16	60	
伊佐地	13	40	
下呂ホテル	14	40	
中屋	8	25	
小池屋	9	25	
山形屋	16	50	
湯本ホテル	25	100	
上田屋	8	20	

出典：『名古屋附近の温泉』名古屋鉄道局。

正 14) 年に、第一号湯源をほりあて、「仮浴舎」を建設したことで、温泉地としての整備を急ぐべく、下呂温泉は外部資本への依存を一層明確にした。それは、次の引用文からも知られる。

「浴場其他理想的ノ諸設備ヲ完成シ、名実共ニ温泉遊園地タリ、天下三名泉タルノ声価ヲ博シ、内外顧客ヲ吸収スルハ刻下最大急務ナリ、然ルニ是レガ実現ヲ期セムトスレバ、更ニ一大資本ヲ要スルヤ論ナシ…短日月ニ是ガ実行ヲ期スルハ不可能ナリ…有力ナル資本家ニ委ネ、以テ発展ノ速成ヲ図ルハ尤モ適切ナル策トナシ…大正十四年四月八日」<sup>(77)</sup>。

これに応えたのが、名古屋市中区鉄砲町三丁目「洋革靴付属品ポンプ付属品卸小売」の「中島屋」から始めて、1921 (大正 10) 年に、「機械製靴」の「亜細亜製靴」を創業していた岩田武七であった<sup>(78)</sup>。岩田武七と下呂温泉側との取り決めは、1927 (昭和 2) 年にむすばれる。そこでは、岩田武七がその費用の全額を負担して、「現在の湯壺を更に深くボーリング掘さく」を行うこと、それが成功した場合には、温泉湧出量の三分之一を岩田武七の経営する旅館へ供給すること、というものであった<sup>(79)</sup>。この成功の後、更に豊富な温泉量を確保するために、「三本の湯壺のボーリング掘さく」を継続する。その工費は、岩田・薬師湯・白鷺湯の三者が、等分に負担すること、「岩田経営の旅館」は、浴客一名につき金 15 銭に相当する金額を両温泉に支払うことを協定した。その結果、1931 (昭和 6) 年頃までに、第二号湯壺から第四号湯壺までを掘りあてる<sup>(80)</sup>。

湯之島館は、「下呂富士の中腹原始的密林を拓い」ものであり<sup>(81)</sup>、1928 (昭和 3) 年 4 月に起工し、1931 (昭和 6) 年 11 月に竣工する。経営は飛騨川温泉土地株式会社 (代表者 岩田正作) の直営で、初代支配人は久保田四郎であっ

た<sup>(82)</sup>。湯之島館は「百万円の巨費を投じて総檜造りの純日本式三階建の本館に数寄屋好みの玄関を配し二階建別館大広間それに隣りして新たに建てられた四棟の特別館」などからなり、その収容力は 28 部屋、定員 141 人であった。湯之島館の当初の設備は、本館 (三階建)・別館 (二階建)・新別館に、「読書室」「日光浴室」「ダンスホール」「音楽室」「撞球室」「写真現像室」「ピンポン台」「鯉の池」「モンキーホール」「禽舎」「スベリ台」「売店」「前庭」「後庭」「花壇」「稲荷祠」「天然公園」「医療 専門医師などを雇用」「見晴台」「休憩室」「社交室」「食堂」「喫茶と酒場」などを配置する 1 つの街を形成する温泉旅館であった<sup>(83)</sup>。それは、「内湯の設備は勿論、客室調度の結構日本一を誇る旅館」といわれた<sup>(84)</sup>。その最大の特徴は、本館に、二ヶ所の大浴場と六ヶ所の小浴場、新別館には各室一ヶ所ずつ浴室を備えるという「内湯主義」を採用したことであった。このため、湯之島館は、宿泊料などとはべつに、「御入湯料として御滞在一日毎に」各 1 名、30 銭を徴収していた<sup>(85)</sup>。源泉の開削に参加した湯之島館の利用条件である 1 人 15 銭の温泉利用料を下呂温泉合資会社および下呂温泉薬師湯合資会社に対して支払うという取り決めに対応するものであった。

他方、下呂駅と益田川に挟まれた地に立地する水明館が最初から「内湯旅館」として下呂温泉に参入できたのは、自力で源泉をボーリングによって確保したからであった。水明館の源泉については、かつて、江戸期に「益田川の西岸に熱湯湧出して浴客殺到した」地点が、「水明館の上流数町」のところであり、「其遺蹟を辿り満三ヶ年の日子を費し地下八百尺を掘削し湧出したのが乃ち水明館の温泉」としている<sup>(86)</sup>。実際には、一宮市出身の実業家滝多賀男が、1931 (昭和 6) 年 11 月に温泉掘削を岐阜県知事に申請

して許可されたものであった。温泉掘削地である「益田川の森地区」が、従来の温泉地である「湯之島区」の地域外であり、温泉の湧出が期待できない土地であったことや、地域的な温泉権の枠外にあったことなどが幸いしたものである<sup>(87)</sup>。「山の旅館湯之島館に対して、川の旅館」といわれた水明館が、建設されたのは、1930（昭和5）年のことであった。直後に水害にあい大半を流出したが、程なく、再開できたのは、豊富な資金力によっていたのであろう<sup>(88)</sup>。水明館は「建設費三十五万円の巨費を投じて構築したる十五棟、千三百五十坪を有する宏壮なる建物」であった<sup>(89)</sup>。

水明館は、「内湯水明館」と銘打って、「四時粧いを新たにす自然の美とまどらかにして美しい湯女」「下呂小唄踊」「新時代に於ける下呂温泉の姿」というように、やや歡樂的な温泉旅館を宣伝していた。水明館自体について見ると、入浴料は無料であり、宿泊設備としては、客室63室を備えていた<sup>(90)</sup>。

高山線全通後、水明館の宣伝はやや変化する。家族的な雰囲気の方針転換し、そして高山線沿線における遊覧コース（団体旅行）の一地点としての下呂温泉・水明館という設定を謳っている<sup>(91)</sup>。高山線全通後の水明館の宿泊設備について見ると、客室は「本館、新館、臨川閣、清風荘、古代荘、北の寮、観月亭の七棟」であり、収容力79室274名というものであった<sup>(92)</sup>。驚くほど巨大な収容力の温泉旅館が一挙に出現したのであった。

水明館は、「散策地」の整備にも着手している。「水明館直営」の「住吉谷遊園地」がそれである<sup>(93)</sup>。住吉谷は敷地外の少しはなれたところに位置し、ラジュウム温泉である「住吉の森」の「ラジュウム館」が、「住吉の瀧」と相対してあり、「料亭、待合点在し」ていた。併せて、敷地

内にあっては、「館外遊園地」の整備として、「テニスコート、乗馬、ブランコ、滑り台、遊動木等の運動具、モンキーホール、小鳥の小屋、熊の家等の動物」など<sup>(94)</sup>、というように家族向けを意識したものを設定している。水明館の収容力は、「客室 最大収容力 四百五十名」にまで拡大している<sup>(95)</sup>。

湯之島館と水明館は、高山線の開通にあわせて、内湯旅館として、そして遊覧地としての下呂温泉を謳うことで大規模な集客をはかったのであった。両旅館の動向は、下呂駅開業後の次のような雰囲気を代表するものであった。

「温泉は泉量豊富なるが故に種々と新設備計画が樹てられつつあり、遠く東海方面の投資家にしてここに注目するものが多く、何箇所となく、新湧出口の掘削工事が起こされて居る外、街並は郊にむかって、どしどし延長し、随所に家屋の新改築が行われて、隆々たる発展気分が全街に横溢して居る」<sup>(96)</sup>。

高山線の全通後における大きな変化は、下呂温泉において内湯旅館への転換が進行したことであった。それについては、次の指摘で了解される。

「下呂温泉〔は〕…新興の温泉場である。もとは薬師湯、白鷺湯二つの外湯に浴して居たが、今は内湯の旅舎が相当出来た。…」<sup>(97)</sup>。

「下呂温泉〔は〕飛驒川の上流益田川の清流に臨み翠巒に囲まれた清々しい新興温泉で、もとは薬師、白鷺の両外湯に浴していたが、現今では内湯旅館も相当出来て殷賑を極めて居る」<sup>(98)</sup>。

これに対応して、共同湯を経営する薬師、下呂の両温泉会社は、各旅館への配湯事業も併せて行なうようになる<sup>(99)</sup>。

以下、少し長くなるが、高山線全通後における下呂温泉の活況を示すものを引用しておく

う。

「二層三層と、木の香新しき旅舎旗亭が軒を並べた今日の温泉街も、当時〔十年前〕は肥料臭い百姓町だった。…ここ数年間に…次々に新しき湯口が掘削されて郊外の此所に彼所に新市街地や遊園地の計画工事が起され、目下では都市計画法の改正を契機として、町の全地域を包括する遠大の泉都計画さえ樹てようとする機運に立ち至った。最近下呂の呼声は、中京・関西間にはもとより、遠く関東人士の耳朶にまで温泉の名によって親しまれるようになって来て居る…」<sup>(100)</sup>。

「…斯様にして下呂温泉は、更生のスタートを切ってから年月は短いが、日本中部に優秀な温泉の少ないこと、気候風土の上に保養地乃至遊覧地としての好条件を具えること、偶々温泉熱勃興、鉄道開通の機運に乗じたこと等の順境に恵まれて、実に驚異的な進出をした。以前の鄙びた百姓町の面影は下呂の中心部湯の島から消えて、旅館を首め、温泉関係の営業者を以て全く商業地と化し、更に高層な建物がどしどし郊外にむかって殖えて行く。河岸随所にボーリングの櫓が立ち、源泉の外に既に新湧出口を発掘して引用して居るのが数ヶ所あり。…」<sup>(101)</sup>。

「…〔芸妓屋・料理屋・待合・カフェなども50軒前後あるが〕しかし人が殖え街が繁華になっても、ジャズ的な喧噪と、頹廢的な雰囲気への墮落は当業者の常に避けて居るところで、閑静な山郷の湯の落ち着きと飛驒の温泉としてのローカルカラーの保護に腐心しつつ、近代的感能に迎合せんとする点に当業者の努力がある…」<sup>(102)</sup>。

「〔温泉附近の散策地としての〕…高寺公園〔は〕駅の対岸、温泉街の背景をなす下呂富士の腹部にあり、展望絶佳、満園桜花に富ん

で居る。公園の登り口をなす百数十階の石段には、両側に桜樹が林生し、桜の頃には全く花のトンネルを出現する。園内には温泉に因縁深き医王山薬師寺があり…薬師寺は通常高寺とも呼ばれ、高寺公園の名はこれを取り入れたものである。温泉街に接近して居るが故に浴客がつれづれの散策には好箇の場所である」<sup>(103)</sup>。

「〔温泉附近の散策地としての〕千羽ヶ瀧〔は〕下呂駅より北へ約四キロ、大字東上田にある、…近頃下呂温泉の発展に伴い、温泉に従属して欠くべからざる遊覧地となって来た。今は滝壺に近く瀟洒な旗亭が設けられ、夏季等は涼味を満喫せんとする浴客の姿が溢れて居る」<sup>(104)</sup>。

「〔温泉附近の散策地としての〕住吉谷遊園地〔は〕大字少ヶ野郷社住吉神社の背部住吉洞と呼ぶ山懷にあって、温泉街中心より二キロ、常時自動車が通って居る。優秀なラジウム鉱泉が多量に湧き医効も顕著なようであるが、住吉谷を中に鬱蒼とした森林の中、清冽な住吉瀧が浴場のそばにあり、幽邃そのものの境域に旗亭娯楽場・旅館等が並び、下呂温泉郊外の遊園地として唯一の場所である…」<sup>(105)</sup>。

以上、見た様に「温泉旅館の数は三十余軒、その浴客収容力は楽に見て千人」<sup>(106)</sup> という下呂温泉は、遊覧地、「温泉街の全容がそのまま一大公園」<sup>(107)</sup> として整備されたのであった。

このように、高山線開通後の下呂温泉が収容力の拡大や遊覧地としての整備を遂げることができたのは、鉄道省・名古屋鉄道局の集客戦略と名岐鉄道の高山線乗り入れによる遊覧地としての下呂温泉に関する宣伝戦略が与かって力があつた。つぎに、両鉄道における下呂温泉の支援に至る過程を跡付けたい。

## 五. 鉄道省・名岐鉄道の観光開発ブームの開拓と仕上

鉄道省は、明治以来行なってきた沿線の遊覧案内を大正末頃には、更に積極的に展開する。そこには、「一般世況ハ旅客運輸ノ閑散ヲ告ケ鉄道収入亦甚タ悲観スヘキモノ」という事情があった。まず、大正 14 年度に「旅客誘致策」として実施されたのは、「臨時的運賃ノ割引」であり、それは、「名勝地、遊覧地、神社仏閣又ハ博覧会、運動競技会等多数ノ旅客ノ集合スル地ニ向ケ運転スル臨時列車又ハ特別列車ニ乗車スル旅客ニ対シテハ団体旅客ニ対スル割引ニ準シ、二、三等旅客ニ対シ臨時運賃ヲ割引スルコトシ」たものであった。更に、「遊覧券」を発売する<sup>(108)</sup>。そのうえで、「近時旅行熱ノ勃興ニ伴ヒ名勝地ノ遊覧、登山、キャンプ等ノ旅客漸次増加セル」ことに対応すべく、昭和元年度には、「旅客誘致策」として「割引回遊乗車券ノ発売」「季節の割引乗車券ノ発売」など<sup>(109)</sup>を実施する。

その後、鉄道省は、更に、遊覧旅行の組織化をおこなうべく、遊覧経路の設定を行なうに至る。新設された 19 の「遊覧経路」のうち温泉地とリンクするのは、「伊豆温泉回り」「東伊豆温泉回り」「西伊豆温泉回り」「松島・陸羽温泉回り」「猪苗代会津温泉回り」「羽越温泉回り」「松島・金華山・十和田湖・東北温泉回り」「道後・讃岐回り」「天橋立・城崎回り」<sup>(110)</sup>と半分近くにのぼっている。このような「普通遊覧券経路」は、1930（昭和 5）年の設定以来「旅客ノ好評ヲ博シタ」ことから、その後「上州温泉回り」「箱根温泉回り」「信越北陸温泉回り」などを追加している<sup>(111)</sup>。

併せて、各鉄道局で遊覧促進のための観光展覧会を開催する。その意図は、「名勝地其ノ他各

地ノ人情風俗等ヲ一般ニ紹介シ旅客誘致ニ資スル目的ヲ以テ或ハ活動写真ヲ利用シ或ハ博覧会、共進会等ニ出陳シ普ク之カ宣伝ニ努ムルト共ニ之等ニ関スル印刷物ヲ頒布シ旅行上ノ資料タラシメ」ようとしたものであった<sup>(112)</sup>。展覧会のうち温泉に関係するのを見ると、「温泉展覧会（東京新宿ほてい屋）」<sup>(113)</sup>、「ビューロー、日本温泉協会共同主催 涼味展覧会（新宿三越）」「ビューロート共同主催 秋の温泉写真展覧会（浅草松屋）、温泉茶室写真展覧会（上野松坂屋）、温泉とスキー案内所及写真展覧会（日本橋三越）」<sup>(114)</sup>、「大阪鉄道局、日本温泉協会主催温泉展覧会」「仙台鉄道局、日本温泉協会主催 温泉とハイキングの夕」<sup>(115)</sup>が実施された。

遊覧コースを多様に設定することができたのは、鉄道省が鉄道運輸だけでなく、自動車による運輸をおしすすめたことにもよっていた。「自動車運輸」は、1930（昭和 5）年に、「国有鉄道最初ノ試ミトシテ」、「名古屋鉄道局管内岡崎・多治見間、瀬戸記念橋・高蔵寺間」で開始されていたが<sup>(116)</sup>、高山線の下呂温泉に関連する路線についてみると、1930（昭和 5）年に、焼石・下呂間で<sup>(117)</sup>、1931（昭和 6）年に、下呂・萩原間でそれぞれ運輸営業を開始している<sup>(118)</sup>。

このように経路を整備したうえで、名古屋鉄道局は、温泉旅館と提携して、運賃と宿泊料などを含めたクーポン券の発行をおこなっている（表 8 参照）。水明館は、同旅館の規模拡大の要因として鉄道省との提携をあげており<sup>(119)</sup>、その効果のほどが知られる。とすれば、下呂温泉は「名古屋鉄道局のドル箱」とならざるを得ないであろう<sup>(120)</sup>。

他方、名古屋市内から高山線方面に最短距離となる自社線を保有する名岐鉄道は、1930（昭和 5）年 11 月、高山線が下呂駅まで開通すると、所属客車の高山線乗入れを計画し、1932（昭和

表 8 下呂温泉のクーポン旅館一覧 (1934年)

旅館名	クーポン宿泊料	クーポン中食料	収容人員	室数	浴室
湯之島館	5.50	2.00	270	35	10
山田館	3.50	1.50	120	23	
水明館	2.80	1.00	150	62	6
清芳閣	2.50	1.00	52	11	
山形屋	2.50	1.00	50	17	
湯本ホテル	2.50	1.00	100	17	
伊佐地	2.50	1.00			

出典：『クーポン旅館案内 1934』社団法人ジャパン・ツーリスト・ビューロー。

7) 年5月、鶴沼・下呂間直通運転の認可を鉄道省監督局に申請する。地方鉄道の客車が、省線に乗り入れることとしては全国初の試みであった。省線の岐阜経由では4時間を要するところを2時間余りで行ける特急を実現したことが宣伝されるに従って、乗客は増加する一方であったという<sup>(121)</sup>。そのうえ、「下呂温泉遊覧ニハ全国未タ嘗テ其ノ類例ヲ見サル豊敷特急直通列車ノ運転ヲ企テ名古屋下呂間二時間ヲ以テ突走スルニ至リ人気頓ニ揚リ期末ニ及ンテ著シク其ノ数ヲ増加」したという<sup>(122)</sup>。なかでも「毎土、日曜日運転スル下呂温泉行直通列車ノ人気ハ頓ニ揚リ定員ヲ超ユル状況ナリ」<sup>(123)</sup> ということであった。いずれにしても、高山線全通によって、「幸ニ当社線〔名岐鉄道〕ガ最短距離ノ好条件ニ恵マレタル為来往ノ客貨頓ニ増加シ」たのであった<sup>(124)</sup>。

その人気の背景には、更に名岐鉄道と温泉旅館との直接的な提携があった。それは、内湯旅館に関する「宴会乗車券及び旅館券」としての「クーポン券」の発売開始であった。その内容は、例えば、「山田館及水明館 七円(梅ノ宿泊)(往復乗物賃、夕食六品、御飯、香の物、朝食五品、御酒二本、芸妓二時間、祝儀共)」などと

なっている。「下呂特急」の利用が条件であった<sup>(125)</sup>。かつて、1900(明治33)年頃に「阪鶴鉄道」によって、時期限定で実施された城崎温泉への阪鶴鉄道の運賃割引(ゆき3割引、かえり3割半割引)から更に、一歩進んだものといえよう<sup>(126)</sup>。

第一次大戦後の観光地としての温泉地の発展は、鉄道の発展によって支えられたものであったが、同時に、温泉地が新たな遊覧地として登場することによって、鉄道資本が新たな経営多角化へと誘引されたことも指摘されねばならないであろう。下呂温泉を「東海道諸都市の遊園別荘地帯」にまでおしあげたのは、名古屋鉄道局、北恵那鉄道、名岐鉄道の競争的な経営展開によるところが大であった。第一次大戦後、特に大正末から、昭和恐慌の前後にかけて、観光ブームが生み出されていくのは、上で見た鉄道資本と観光地との連携という新たな局面によってきりひらかれたものであった。こうした潮流は戦時経済に向かう1930年代後半の軍需景気においても、観光ブームを支えるものとなるのであった。

注

- (1) 拙論「戦前の花巻温泉—観光開発から温泉報国へ—」富士大学地域経済文化研究所『研究年報』第5号, 1997年を参照。
- (2) 拙論「両大戦間期における豊川鉄道の経営多角化と観光開発」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第38巻第4号, 2002年を参照。
- (3) 拙論「第一次大戦期における温泉観光の産業化と地方鉄道」『富士大学紀要』第32巻第2号, 2000年を参照。併せて, 湯本・湯川の両温泉地を対象とした『平成13年度 岩手中部・地域フォーラム 基調講演・パネルディスカッション 記録集』岩手中部地区広域市町村圏事務組合, 2002年を参照。
- (4) 『神奈川県史 通史編 4 近代・現代(1)』1980年, 831ページ以下, および『神奈川県史 通史編 6 近代・現代(3)』1981年, 824ページ以下。併せて, 詳細な, 箱根観光開発史ともなっている, 『富士屋ホテル 80年史』富士屋ホテル株式会社, 1958年を参照。
- (5) 前掲『神奈川県史 通史編 6』1083ページ以下。同路線は, 富士屋自動車による国府津と箱根町の間でのバス運行によって, 打撃をうけ, 小涌谷から箱根町までのバス運行にも乗り出すことになる。
- (6) 前掲『神奈川県史 通史編 4』834ページ。
- (7) 同上, 834ページ以下, および前掲『神奈川県史 通史編 6』828ページ以下。同鉄道路線は, 関東大震災の影響によって閉鎖となる。
- (8) 老川慶喜「箱根開発と箱根土地会社」地方史研究協議会編『都市・近郊の信仰と遊山・観光—交流と変容—』雄山閣出版, 1999年, そして, 野田正穂ほか『神奈川の鉄道—1872-1996—』日本経済評論社, 1996年を参照。さらに, 本稿のテーマに関連する最近のものとして, 大分県立歴史博物館『湯浴み—湯の歴史と文化—』1999年, および東北歴史博物館『観光旅行—大正—昭和初期のツーリズム—』2002年, が興味深い。
- (9) 「明治6年8月 筑摩県管下飛騨国益田郡湯之島村益田川礫上温泉」北條浩編『下呂温泉史料集』下呂温泉保護協会, 1967年, 176ページ。下呂町史編修委員会『飛騨下呂 史料II』1986年にも収録され

ている。

- (10) 『湯の街 下呂』下呂町役場, 1931年, 6ページ。
- (11) 同上。
- (12) 伊藤焚陽編輯『日本三名泉の一 下呂温泉案内』1929年。
- (13) 『湯の街 下呂』下呂町役場, 1938年, 10ページ。
- (14) 詳しくは, 岐阜県『岐阜県町村合併史』臨川書店, 1961年刊行, 1987年復刻, にあたられたし。
- (15) 『鉄道時報』1900年8月5日広告。更に, 鉄道史における観光をテーマとした鉄道史学会の大会報告(『鉄道史学』第13号, 1994年)を参照されたい。
- (16) 野崎左文『日本名勝地誌 第四編 東山道之部上』博文館, 1908年(初版は1894年), 253-254ページ。
- (17) 『益田郡紀要 完』岐阜県益田郡役所, 1916年, 9-10ページ。
- (18) 『高山本線全通高山駅開業 50年のあゆみ』社団法人飛騨高山観光協会, 1984年, 6-7ページ。
- (19) 『大正9年度 鉄道省年報』1922年, 80ページ。
- (20) 『昭和9年度 鉄道省年報』1935年, 198-199ページ。
- (21) 川上溪水『天下三名泉の一 下呂温泉名所図絵』1926年。
- (22) 前掲『飛騨下呂 史料II』410ページ以下。
- (23) 飯島正太郎『下呂村』下呂村自治会, 1925年, 39, および56ページ。
- (24) 内務省衛生局『全国温泉鉱泉ニ関スル調査』1923年, 74ページ。
- (25) 前掲『湯の街 下呂』1938年, 10ページ。
- (26) 前掲, 北條浩編『下呂温泉史料集』279ページ。
- (27) 前掲『湯の街 下呂』1931年, 2ページ。
- (28) 『大正10年度 鉄道省年報』1923年, 95ページ。
- (29) 『大正11年度 鉄道省年報』1924年, 116-117ページ。
- (30) 前掲『高山本線高山駅開業 50年のあゆみ』8ページ。
- (31) 『大正14年度 鉄道省年報』1927年, 136ページ。
- (32) 『昭和2年度 鉄道省年報』1928年, 163ページ。
- (33) 『昭和4年度 鉄道省年報』1930年, 163ページ。
- (34) 『昭和5年度 鉄道省年報』1931年, 189ページ。
- (35) 名古屋鉄道局運輸課『山の湯めぐり—中央線の巻—』1927年, 10-11ページ。

## 両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達

- (36) 『紅葉の名所 休日遊覧案内 十一月版』名古屋鉄道局案内所〔パンフレット、飛驒金山まで開通時のもの〕。
- (37) 前掲『日本三名泉の一 下呂温泉案内』。
- (38) 大日本雄弁会講談社『日本温泉案内 西部篇』大日本雄弁会講談社、1930年、265ページ。
- (39) 前掲『山の湯めぐり 中央線の巻』10ページ。
- (40) さしあたり、拙論「高田商会とウエスチングハウス社」福島大学『商学論集』59-4、1991年を参照。
- (41) 『大同電力株式会社沿革史』大同電力社史編纂事務局、1941年、10-12ページ（複製版による）。
- (42) 同上、83ページ。
- (43) 同上、89、および380ページ。
- (44) 同上、90ページ。
- (45) 同上、380ページ。
- (46) 小冊子『国鉄下呂線早期建設の実現を』国鉄下呂線建設促進期成同盟会、中津川市立図書館所蔵。
- (47) 前掲『大同電力株式会社沿革史』381ページ。
- (48) 前掲「鉄道院文書 第10門 私設鉄道及軌道 三 軽便 濃飛電気鉄道」,「1999年度 明治大学文学部 卒業論文 大正期における局地的鉄道の成立と地域社会—岐阜県・北恵那鉄道の事例— 清水孝治」〔北恵那鉄道歴史保存会(岐阜県恵那郡福岡町)所蔵のものを参照した〕。
- (49) 『第1期報告書 自大正11年2月15日至大正11年5月31日 北恵那鉄道株式会社』北恵那交通株式会社所蔵、以下同様。
- (50) 同上。
- (51) 『第5期報告書 自大正12年12月1日至大正13年5月31日 北恵那鉄道株式会社』。
- (52) 『第6期報告書 自大正13年6月1日至大正13年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (53) 『沿線案内 北恵那鉄道株式会社』北恵那交通株式会社提供。
- (54) 『新修 名古屋市史 第六巻』2000年、592ページ。
- (55) 『沿線案内 北恵那鉄道株式会社』。併せて『飛驒路 第一輯』飛驒交通会、1929年、9-10ページを参照。
- (56) 『休日遊覧案内 七月号』名古屋鉄道局〔パンフレット、飛驒金山までの開通時のもの〕。
- (57) 『第9期報告書 自大正14年12月1日至大正15年5月31日 北恵那鉄道株式会社』『第10期報告書 自大正15年6月1日至大正15年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (58) 『第13期報告書 自昭和2年12月1日至昭和3年5月31日 北恵那鉄道株式会社』。
- (59) 同上。
- (60) 『第20期報告書 自昭和6年6月1日至昭和6年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (61) 清水武〔北恵那交通株式会社社長〕『北恵那鉄道 RMLIBRARY 32』ネコ・パブリッシング、2002年、47ページ。
- (62) 時任為文『隠れたる木曾の奇勝 恵那峡』1922年、はしがき。
- (63) 前掲『大同電力株式会社沿革史』104ページ。恵那峡については、「以前は非常な急流で舟行は危険とされていた位ですが、大同ダム発電所が出来てからは水は全く阻まれて、満々たる一大峡湖を現出したのです」という指摘がある(『名古屋から日帰りの旅』名古屋鉄道局、6ページ)。
- (64) 『第14期報告書 自昭和3年6月1日至昭和3年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (65) 『第15期報告書 自昭和3年12月1日至昭和4年5月31日 北恵那鉄道株式会社』。
- (66) 『第16期報告書 自昭和4年6月1日至昭和4年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (67) 『第18期報告書 自昭和5年6月1日至昭和5年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (68) 『第28期報告書 自昭和10年6月1日至昭和10年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (69) 『第29期報告書 自昭和10年12月1日至昭和11年5月31日 北恵那鉄道株式会社』。
- (70) 『第30期報告書 自昭和11年6月1日至昭和11年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (71) 『第32期報告書 自昭和12年6月1日至昭和12年11月30日 北恵那鉄道株式会社』。
- (72) 前掲『湯の街 下呂』1935年、5ページ。
- (73) 鉄道省『温泉案内』博文館、1929年、105ページ。
- (74) 『70の歩み—下呂温泉・組合小史—』下呂温泉旅館協同組合、2003年。
- (75) 前掲『日本温泉案内 西部篇』266ページ。



- (76) 『下呂町誌』昭和 29 年, 594 ページ以下, および前掲『下呂温泉史料集』279 ページ以下。
- (77) 前掲『下呂温泉史料集』96-97 ページおよび『飛驒下呂 史料II』436 ページ。
- (78) 『商工名鑑』名古屋商工社, 1914 年。「亜細亜製靴株式会社 同社は現在岩田武七氏に依って創立された地方唯一の機械製靴会社である。…先代武七氏は…兵制改革に伴う馬具の需要増加を見越し, 其製造販売を開始して第三師団の御用商人となり…当代武七氏は…時代の推移に鑑みて皮革の輸入を開始し, 欧米諸国に取引関係を結んで洋革の販売に成功し, 現に鉄砲町三丁目に店舗を有する, 合名会社岩田商店を築き上げたのである。かくて洋革輸入に伴って欧米製靴業の実情にも通じた氏は国産振興の一策として欧米に於ける機械製靴に範を取り, 遂に同社(亜細亜製靴株式会社)を創立して南区瑞穂町に工場を起し」た(『愛知県 会社総覧 昭和六年版』名古屋毎日新聞社, 1931 年, 106-107 ページ)。
- (79) 前掲『下呂町誌』。前掲『下呂温泉史料集』115 ページ以下, および前掲『飛驒下呂 史料II』445 ページ以下に関係文書が収録されている。
- (80) 前掲『下呂町誌』。
- (81) 『岐阜県遊覧案内』岐阜県物産販売幹旋所。
- (82) 前掲『下呂町誌』。この経緯については, 次の指摘がある。「始め 70 万円を投じて建設に着手したが工事完成せざるに先立って予算を超過せしより, 更めて百万円全額払込みの株式会社としたものである」(『東京旅行クラブ会報 第 79 号』1932 年 10 月 1 日)。
- (83) 『日本二名所ガヌーツ YUNOSHIMAKWAN 飛驒路・下呂温泉 湯之島館』[パンフレット, 下呂まで開通時のもの]。鳥瞰図で有名な吉田初三郎も, 湯之島館に長期滞在して, 同旅館に関する大小の鳥瞰図を何枚か仕上げていることは, 湯之島館の建築物としての水準の高さによるだけでなく, 前例のないほどの館内設備にもよっていたと考えられる。湯之島館に関する鳥瞰図は, 現在も, 館内に展示されている。
- (84) 『春の行楽の会鳥瞰図』中部旅行協会[パンフレット, 下呂まで開通時のもの]。
- (85) 『日本二名所ガヌーツ YUNOSHIMAKWAN 飛驒路・下呂温泉 湯之島館』[パンフレット, 下呂駅開設後のもの]。湯之島館は, 下呂温泉としては, 「始めて内湯の設備を施したのであったため, 「幾多の温泉旅館に非常な衝動を与え, 其為に古くより営業する旅館にて之れに倣らい工を起しているものがある」(前掲『東京旅行クラブ会報 第 79 号』1932 年) という状況になった。
- (86) 『飛驒の仙境 下呂温泉 内湯水明館』[パンフレット, 高山線全通後のもの]。
- (87) 前掲『下呂温泉史料集』281 ページ。関係史料は, 同書, 129 ページ, および前掲『飛驒下呂 史料II』477-478 ページに収録されている
- (88) 前掲『下呂町誌』。
- (89) 前掲『飛驒の仙境 下呂温泉 内湯水明館』。「館主」滝多賀雄, および水明館の歴史については, 『下呂温泉とともに』株式会社水明館, 1979 年を参照。
- (90) 『天下の絶景 飛驒の仙境 中山七里と下呂温泉 御案内 鉄道省指定 古代荘 内湯旅館 水明館』[パンフレット, 萩原駅まで開通時のもの]。
- (91) 前掲『飛驒の仙境 下呂温泉 内湯水明館』。
- (92) 同上。
- (93) 同上。
- (94) 『下呂温泉御案内 内湯水明館』[パンフレット]。
- (95) 住吉谷遊園地に「水明館直営 御休泊所 御料理 山水亭」と宣伝している(パンフレット『下呂温泉 水明館』)。
- (96) 前掲『湯の街 下呂』1931 年, 7 ページ。
- (97) 『高山線案内一岐阜から富山へ』名古屋鉄道局, 1934 年。
- (98) 豊田治三郎『厚生温泉案内 改訂版』名古屋旅行協会, 1943 年, 31 ページ。
- (99) 『下呂温泉観光 50 年のあゆみ』社団法人下呂温泉観光協会, 1997 年, 34 ページ。薬師湯合資会社による給湯に関する資料が, 前掲『飛驒下呂 史料II』485 ページに収録されている。1935 年となっている。
- (100) 前掲『湯の街 下呂』1938 年, 4 ページ。
- (101) 同上, 11 ページ。
- (102) 同上, 16 ページ。
- (103) 同上, 35-36 ページ。
- (104) 同上, 36-37 ページ。

- 009 同上, 40 ページ。  
009 同上, 15 ページ。  
007 前掲『湯の街 下呂』1931 年, 31 ページ。  
008 『大正 14 年度 鉄道省年報』86-87 ページ。  
009 『昭和元年度 鉄道省年報』1927 年, 85-86 ページ。  
010 『昭和 3 年度 鉄道省年報』1929 年, 100 ページ。  
011 『昭和 7 年度 鉄道省年報』1933 年, 122-123 ページ。  
012 『昭和 3 年度 鉄道省年報』101 ページ。  
013 『昭和 6 年度 鉄道省年報』1932 年, 123 ページ。  
014 『昭和 8 年度 鉄道省年報』1934 年, 109 ページ。  
015 『昭和 11 年度 鉄道省年報』1937 年, 115-116 ページ。  
016 前掲『昭和 5 年度 鉄道省年報』148 ページ。  
017 同上, 189 ページ。  
018 前掲『昭和 6 年度 鉄道省年報』199 ページ。  
019 『下呂温泉とともに』株式会社水明館, 1979 年, 196 ページ。  
020 温泉調査会『療養本位 温泉案内』白揚社, 1937 年, 363-364 ページ。  
021 『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社, 1961 年, 134-135 ページ。

- 022 『名岐鉄道株式会社第 23 回報告 昭和 7 年下半年』[昭和 7 年 5 月 1 日より昭和 7 年 10 月 31 日に至ル]。  
023 『名岐鉄道株式会社第 25 回報告 昭和 8 年下半年』[昭和 8 年 5 月 1 日より昭和 8 年 10 月 31 日に至ル]。  
024 『名岐鉄道株式会社第 28 回報告 昭和 10 年上半年』[昭和 9 年 11 月 1 日より昭和 10 年 4 月 30 日に至ル]。  
025 『スキー 温泉』名鉄電車, 1937 年, および『遊覧 名鉄電車 昭和 12 年 2 月号』名鉄資料館所蔵。  
026 『鉄道時報』1900 年 6 月 15 日広告。

〔付記〕本稿は 2002 年度名古屋学院大学研究奨励金による成果である。資料収集などで、下呂温泉旅館協同組合、湯之島館、北恵那鉄道歴史保存会、北恵那交通株式会社に大変お世話になった末尾ながらお礼申し上げたい。そして、本稿のテーマの講義に参加してくれた名古屋学院大学大学院経済経営研究科経済学専攻の学生達にもお礼を申し述べたい。